



Puerto de Santa Marta.

Mintransporte: nuestro mayor desafío es consolidar los puertos marítimos para dinamizar el comercio internacional

Por
Ángela María Orozco
Ministra de Transporte (Mintranstransporte)

*Mintransporte:
our biggest challenge is to
strengthen seaports to boost
international trade*



Bahía de Santa Marta.

Una de las prioridades del Gobierno Nacional, consignadas en el Plan Nacional de Desarrollo (PND), es el fortalecimiento de la conectividad de los diferentes medios de transporte con la eficiencia nodal, de manera que se optimicen los procesos logísticos necesarios para las operaciones de comercio exterior realizadas en los principales puertos del país.

Nuestro reto es conectar al país mediante un sistema de infraestructura intermodal y una logística integral, donde el transporte no sea visto como un eslabón de la cadena, sino de manera sistémica dentro de un proceso de eficiencia y competitividad. En ese sentido, hemos direccionado las políticas del sector a impulsar el comercio exterior y mejorar el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial (LPI, por sus siglas en inglés)¹, el cual en el 2018 reflejó que Colombia se encuentra en el puesto 58 de 160 países, mejorando 36 puestos comparados con el 2016.

Algunos de los factores que conforman el índice LPI son la logística de transporte y competitividad de cada país, lo cual se traduce en una mayor eficiencia portuaria y, en últimas, en mejores niveles de competitividad en el ámbito internacional. Es por esto que de cara a la logística, Colombia tiene unos costos elevados de transporte, comparados con la región, donde la eficiencia en puertos cobra un papel preponderante.

Nuestro territorio cuenta con una posición geográfica privilegiada y ha tenido la fortuna de transformarse durante los últimos 20 años, en un potencial *hub* logístico y portuario, para lo cual se ha trabajado en el

One of the priorities of the National Government, set out in the National Development Plan (NDP), is to strengthen the connectivity of the different means of transport with nodal efficiency, so as to optimize the logistical processes necessary for foreign trade operations carried out in the main ports of the country.

Our challenge is to connect the country through an intermodal infrastructure system and comprehensive logistics, where transport is not seen as a chain link, but rather as an integral part of an efficiency and competitiveness process. In this regard, we have directed the sector's policies to boost foreign trade and improve the World Bank's Logistics Performance Index (LPI),¹ which in 2018 reflected that Colombia ranks 58th out of 160 countries, improving 36 places compared to 2016.

One of the factors that make up the LPI index, is the logistics of transport and competitiveness of each country, which results in greater port efficiency and, ultimately, better competitiveness at an international level. This is why, in terms of logistics, Colombia has high transfer costs, compared to the region, where port efficiency takes on a leading role.

Our territory has a privileged geographical position and has been fortunate, to transform

¹ <https://lpi.worldbank.org/international/global?sort=asc&order=Country>

crecimiento de la industria portuaria en Colombia, mediante nuevas inversiones en infraestructura, de acuerdo a lo dispuesto por la Ley 1 de 1991. Las nuevas concesiones portuarias y aquellas que se homologaron, incorporaron equipos más modernos, dragados para mejorar las zonas de acceso a los puertos y sistemas de información mejorados.

El Plan Nacional de Desarrollo “Pacto por Colombia, pacto por la equidad” nos da la oportunidad de continuar avanzando en lograr un sector mejor preparado para las exigencias de la dinámica del mercado global. Es por esto que, de la mano del Departamento Nacional de Planeación (DNP), venimos trabajando en lograr un estudio de capacidad y demanda portuaria que permitirá obtener los insumos necesarios para estimar las necesidades de carga de transbordo, comercio exterior y pasajeros de turismo de cruceros, para las regiones Pacífica y Caribe en las próximas dos décadas, y generar recomendaciones para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sistema portuario colombiano.

Con estos insumos esperamos construir el documento Conpes de expansión portuaria que, como lo indica la Ley 1 de 1991, contenga la definición de las zonas en las se puede desarrollar un puerto basado en aspectos de sociales, ambientales, físicos y de crecimiento económico para país. Pero también es importante saber que para este Conpes se deben priorizar intervenciones en infraestructura, de modo que estos puertos se conecten con los grandes centros de producción y consumo, dentro de los que se deben establecer las conexiones viales, férreas y marítimas en donde se deberá tener en cuenta lo determinado en el plan nacional de dragados. Finalmente, este Conpes deberá contar con la definición de las metodologías de contraprestación y

over the last 20 years, into a potential logistics and port hub, for which work has been done on the growth of the port industry in Colombia, through new investments in infrastructure, in accordance with the provisions of Law 1 of 1991. New port concessions and those that were approved, incorporated more modern equipment, dredging to improve port access areas and improved information systems.

The National Development Plan “Pacto por Colombia, pact for equity”, gives us the opportunity to continue to make progress in achieving a sector better prepared for the demands of global market dynamics. This is why, with the help of the National Planning Department (DNP), we have been working on achieving a port capacity and demand study, el cual nos allow you to have the necessary supplies to estimate the demand and capacity portuaria marítima of transshipment cargo, foreign trade and cruise tourism, passengers, for the Common and Atlántica regions in the next two decades, and generate recommendations to improve efficiency and sustainability of colombia’s port system.

With these inputs we hope to, build document CONPES of port expansion which, as indicated by Law 1 of 1991, contains the definition of the areas del país in a port canque be developed based on aspects of environmental, physical and economic growth the del country. But it is also important to know that for this interventions in infrastructure documento CONPES must be prioritized, infrastructure so that these ports are puedan connected large production centers and where road, rail and sea connections should be established, taking into account what is determined in the national dredging plan. Finally, el documento should have the definition of the methodologies of

En los últimos años se ha evidenciado una transformación de la industria marítima y portuaria, derivada de las inversiones que han incorporado nuevos equipos, dragados e infraestructura, que han modernizado los terminales portuarios existentes para satisfacer las exigencias que el mercado internacional demanda.

In recent years there has been a transformation of the maritime and port industry, derived from investments that have incorporated new equipment, dredging and infrastructure, that have modernized the terminals to poder meet the demands of the international market.

tarifas en los puertos. Todo lo anterior debe ir en la búsqueda de lograr unos puertos competitivos, que permitan minimizar los costos y tiempos del movimiento de carga de una manera equitativa, para que el país crezca de manera homogénea.

Desde el Ministerio de Transporte se elaborará un Plan Estratégico Portuario que defina la visión de largo plazo del sector, el cual deberá estar alineado a las iniciativas planteadas en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) y deberá incluir estrategias encaminadas al fortalecimiento de la competitividad de los servicios portuarios y de logística. Este Plan busca optimizar el uso de los recursos costeros, que son escasos, haciendo atractivos los puertos del país para las líneas navieras internacionales.

También es imperativo alinear el desarrollo portuario con las inversiones que se realizan en otros modos de transporte y fortalecer al Ministerio de Transporte como Autoridad Portuaria Nacional, a través de una revisión organizacional del mismo y sus entidades adscritas y/o vinculadas, para lograr una optimización del sector.

Nuestro desafío es continuar ascendiendo en los rankings portuarios, posicionando al país como un referente mundial y líder en el continente americano, aprovechando la favorabilidad de su ubicación geográfica. El reto de tener una infraestructura de vanguardia, una logística eficiente y altos niveles de servicio es grande; y quizás tardaremos varias décadas en lograrlo, pero debemos continuar con el trabajo firme y la creencia de que el país así lo requiere. ▲

consideration and tariffs in the ports. All of the above must go in the search for competitive ports, which allow to minimize the costs and times of cargo movement in, an equitable way, so that the country grows homogeneously.

From the Ministry of Transport,, a Strategic Port Plan will be developed that defines the long-term vision of the sector, which should be aligned with the initiatives proposed in the Intermodal Transport Master Plan (PMTI) ,and should include strategies aimed at strengthening the competitiveness of port and logistics services. This plan seeks to optimize the use of coastal resources, which are scarce, making the country's ports attractive for international shipping lines.

It is also imperative to, align port development with investments in other modes of transport and strengthen the Ministry of Transport asa National Port Authority..A a review organization and its affiliated and/ or linked entities, in order to achieve an optimization of the sector.

Our challenge is to continue to climb the port rankings, positioning the country as a world leader and leader in the Americas, taking advantage of the favorability of its geographical location. The challenge of having a state-of-the-art infrastructure, efficient logistics and high-key logisticsservice levelsit's big; And maybe we'll take several decades to achieve it, but we must continue with firm work and belief that the country requires it. ▲



Terminal Sociedad Portuaria de Santa Marta.

Foto: Luis Guillermo Rodríguez